

FARKAS Gyula

## A VASÚTI SZÁLLÍTÁSI PIAC EURÓPAI LIBERALIZÁCIÓJA

A magyar vasút szervezetfejlesztése az európai harmonizáció szempontjából

A tanulmány a vasútliberalizáció folyamatával, a vállalkozások háttérével, a vasutak fejlesztését meghatározó fontosabb irányelvekkel, az irányelvekhez kapcsolódó gyakorlati megvalósításokkal, valamint Magyarország helyzetének EU-integráció szempontjából történő elemzésével foglalkozik. E kérdéseket és feladatokat Magyarországnak meg kell oldania ahhoz, hogy a korszerű hazai közlekedési infrastruktúra kiépítése és működtetése mellett egyúttal az európai nemzetközi közlekedési hálózatokhoz is csatlakozhasson.

A közlekedési infrastruktúra-hálózat és az azon lebonyolódó személy- és áruszállítás a nemzetgazdaság stratégiai is fontos ágazati része. Belföldi és nemzetközi viszonylatban szorosan kapcsolódik az anyagi termelés és fogyasztás folyamataihoz, valamint a társadalmi-gazdasági élet minden területéhez.

Az infrastruktúra színvonala, minőségi és mennyiségi teljesítőképessége, hatékonysága lényegesen befolyásolja a termelő szféra eredményességét. Az anyagi termelés hozza létre az infrastruktúra fejlesztésének a lehetőségét, ugyanakkor az infrastruktúra teremti meg az anyagi termelés intenzív fejlesztésének a feltételeit. Az egyes területek társadalmi, gazdasági elmaradottságának a felszámolása az egyes országokon belül is csak az infrastrukturális ellátottság fejlesztésével, hatékonyan működő szállítási-közlekedési rendszer működtetésével oldható meg. A fejlett országok gyakorlati tapasztalata szerint minden egységnyi, a közlekedés fejlődését szolgáló beruházás 2,5-3-szoros gazdaságélénkítő hatást gyakorol az ország, a térség magánberuházásaira, és ezzel megelőz – a telekommunikációt kivéve – valamilyen iparágat [1].

A közlekedési infrastruktúra beruházásokkal kapcsolatos működtetési és fejlesztési elképzelések, és azok konkrét megvalósítása egyik előfeltétele annak, hogy hazánkkal az Európai Közösség csatlakozási tárgyalásokat folytasson. Hazánk Európai Unióhoz való csat-

lakozásának előkészítése során szigorúan számba kell venni a csatlakozással járó kötelezettségeket, valamint a csatlakozással járó előnyöket minden téren, így a szállítás és a hozzá szorosan kapcsolódó közlekedési infrastruktúra működtetése és fejlesztése során is. Magyarország szegény ásványkincsekben és energiaforrásban, ezáltal az ország geopolitikai előnyeinek minél hatékonyabb kihasználása révén nyílik lehetőség az intenzív fejlődésre. Hazánk híd szerepet tölthet be Európában, amihez elengedhetetlenül szükséges a jogharmonizáció, a megfelelő műszaki-technikai felkészültség, valamint a gazdaságos teljesítőképességhez nélkülözhetetlen megfelelő infrastrukturális háttér biztosítása [2].

A hazai és európai közösség közlekedéspolitikai célkitűzéseit szem előtt tartva kell valamennyi közlekedési forma integrált fejlesztését (infrastruktúra, gördülőállomány) megvalósítani a közlekedésfejlesztéshez kapcsolódó más területek igényeinek figyelembevételével.

### A vasútliberalizáció folyamata

A legjelentősebb nemzeti vasutak tényleges monopol helyzetük és tekintélyük miatt – amit a nemzeti közös ipari eredmény legfőbb kifejezőjeként szereztek – a '80-as évek elejéig nem kényszerültek arra, hogy kereskedelmi lehetőségeik miatt aggódjanak.

Főleg a közép-kelet-európai országokban az elégtelen pénzügyi erőforrás nemcsak az új technológiai



beruházásokra és felújítási munkálatok elvégzésére, hanem a közlekedési infrastruktúra normális szinten tartására sem volt elegendő. A vasutat mint stratégiai jelentőségű állami vállalatot kiemelt politikai eszközként kezelték a régió kiszolgálására, teljesen legitim módon, de a gazdaságosság nem volt mindig igazolható, és nem is volt érdek [3].

Számos országban a közúti szektor beruházási feladatai olyan nagymértékűek voltak, hogy a közúti létesítményekre felhasznált erőforrásokat a vasúti fejlesztések rovására teremtették elő. Több ország vasútjánál a szerzett jogok nehézséget jelentettek mind a hálózat, mind a szervezet szerkezeti átalakításának megkezdésében.

A '80-as években készült gazdasági és pénzügyi értékelések a vasút jelentős piaci térszűkítését mutatták. A további visszaesés, teljesítménycsökkenés és piacvesztés folyamatának megállítása érdekében, valamint a fejlett európai országok társadalma felől egyre erőteljesebben megnyilvánuló – a vasúti vállalatok tevékenységének átláthatóvá tételére irányuló – nyomás miatt elkerülhetetlennek látszott a vasúttársaságok szerkezetátalakítása. Politikai szempontok miatt ugyanakkor még hosszú ideig nem lehetett elkezdni a szükséges szerkezeti átalakításokat a nyugat-európai országok vasúthálózatánál vagy szervezeténél.

A '80-as évek közepén a vasút – a közúti és a légi szállítás drámai térhódítása miatt – az európai országok mindegyikében nehézséggel küszködött. A közutak és repülőterek beruházásai is elsőbbséget élveztek. A vasutak helyzetének javítása, a nemzetközi közlekedési munkamegosztásban való szerepük növelése miatt, valamint a nemzetközi vasúti forgalom megkönnyítése és fejlesztése, az európai országok közötti kapcsolatok bővítése és a nemzetközi forgalom összehangolása céljából megalkották az Európai Egyezményt a nagy nemzetközi vasúti vonalokról (AGC – egyezmény).<sup>1</sup>

Az egyezmény rögzíti a nemzetközi vasúti hálózat tervét, amely a meglévő nagy nemzetközi fontosságú vasútvonalak műszaki jellemzőit és az újonnan megépítendő vasútvonalakkal szemben támasztott műszaki kiépítési követelményeket tartalmazza [4].

Az egyes országokban fokozatosan erősödő változtatási szándék mellett a különböző közlekedési módok költségeinek kiegyenlítése, a globalizálódás és az EK erőfeszítései az integrációs folyamat felgyorsítása (szabványok egységesítése és kompatibilissá tétele) érdekében kétségtelenné tette a vasutak szerkezeti átalakításának időszerűségét. A vasutak megreformálása mellett szóló további gazdasági érvek a vasútvállalatok egyre növekvő

pénzügyi vesztesége és eladósodása, az állami költségvetésekből rendelkezésre álló támogatások folyamatos csökkenése és a nem megfelelő társadalmi szubvenciók voltak. A költségek leszorítása a vasúti hálózat és szolgáltatás színvonalának csökkenését vonta maga után. Bár a vasúti vonalak fenntartásáért folytatott harcban a közvélemény a vasút oldalán állt, kétségtelenné vált, hogy a vasúti szolgáltatások döntő részét üzleti alapokra kell helyezni.

A '80-as évek végén a nyugat-európai országokban felerősödött a természetes környezet megóvása, a környezetterhelések minimalizálása iránti igény. Ez a nemzetközi áruszállítás területén a vasút pozícióit kétségtelennül erősítette. A nemzetközi áruszállításban prognosztizált növekedési tendencia, különösen a közúti motorizáció rohamos fejlődése környezetre gyakorolt káros hatásának felismerése a nemzetközi kombinált áruszállítás vonzóbb feltételeinek kialakításához vezetett. Az ehhez szükséges törvényi keret létrehozása, az infrastruktúra tervek összehangolása és az egyeztetett nemzetközi szabványok rögzítése érdekében elfogadták az AGTC-egyezményt<sup>2</sup> [5]. Az évtized végére Nyugat-Európa egyesítette gazdaságát, Kelet- és Közép-Európa országaiban összeomlott a súlyos politikai és gazdasági gondokkal küzdő rendszer. Ezt a helyzetet rögzítette az „Új Európáról szóló párizsi charta”. A közlekedésre vonatkozó gazdaságpolitikai döntések és szabványosítási törekvések eredményeként megszülettek az európai közlekedésfejlesztés főbb irányait kijelölő elképzelések [6]. Ezek a közlekedési infrastruktúrával kapcsolatban a nemzetközi közlekedési hálózatok egységes paraméterek szerinti fejlesztését és integrált nemzetközi közlekedési rendszerré alakítását tűzték ki célul. Előtérbe került a közlekedési piac megnyitása, rugalmasságának fokozása, a kapacitások szabályozása, a közlekedési rendszer piaci eszközökkel való befolyásolása [7].

Az európai vasútpolitika által meghatározott fontosabb irányvonalak az európai közlekedéspolitika vasúti közlekedésre vonatkozó általános feltétel- és követelményrendszeréből vezethetők le.

A európai vasútpolitika a nemzeti vasutakat a közös szabályok elfogadására és az egymással való szorosabb kooperációra ösztönzi.

A vasúttal szemben támasztott fuvarozási kényszer megszüntetése és az abból eredő hátrányok kiegyenlítése, a vasúti vállalatok pénzügyi helyzetének javítása a vasutak versenyképességének javítása irányába hatottak. A 440/91 sz. EU-direktíva mérföldkőnek számít a vasutak életében. A szabályozás fő célkitűzései [8]:



*A közösségi vasutak piaci követelményekhez való alkalmazkodásának megkönnyítése, és hatékonyságuk növelése:*

- a vasútvállalat igazgatási önállóságának biztosítása,
- a vasút működtetési és infrastrukturális igazgatásának a vasúti fuvarozási szolgáltatások ellátásától történő elválasztása útján az elszámolás elkülönítése,
- a vasút pénzügyi struktúrájának javítása (a vállalatok eladósodásának csökkentése, adósságkezelő egység létesítése).

A vasutak szervezeti átalakítására két karakterisztikus változásmenedzselési módszer alakult ki. Az egyik a vasúti szervezet valamennyi tevékenységének folyamatos javításával, tökéletesítésével és jellemzően alulról szerveződve – a felgyülemlett tapasztalatok birtokában – kívánja rendszeren belül megteremteni a hosszú távú egyensúlyt. Az egyensúlyt a rendszer környezetével (állam, fuvaroztatók, utasok stb.) történő eredményes együttműködés és megfelelő kapcsolatok segítségével biztosítja.

A másik módszer a vasútvállalat tevékenységeinek, belső folyamatainak alapvető újragondolása és radikális újraformálása azzal a céllal, hogy jelentős javulás következzen be a vállalati működés eredmény- és hatékonyságmutatóinak alakulásában (költség, minőség, szolgáltatási színvonal stb.). A szervezetátalakítás során új rendszerállapot alakul ki komoly szervezeti változást maga után vonva (pálya- és kereskedő vasút különválasztása) [9].

Az európai vasútpolitikában a liberalizációval kapcsolatban a fenti szervezet-átalakítási módszerekkel kapcsolatban két fő (liberalizációs és konzervatív) irányvonal alakult ki. A liberális vasútpolitika követői a piaci erők jótékony hatását hangsúlyozzák, állítva, hogy a kereslet és a kínálat közötti kapcsolat határozza meg a vasúti szolgáltatások feltételeit. A piac a lehető legkevésbé szabályozott, a nemzeti vasúti vállalatoknak nem adnak elsőbbséget; a nagyobb hatékonyság elérése érdekében privatizálnák vagy felosztanák őket független egységekre.

A konzervatív vasútpolitika megőrzi a nemzeti vasúti szervezetet, méghozzá maximális politikai hatással irányítva a tevékenységét. Emellett jellemző rájuk a más vasúti vállalatokkal való kooperáció, de nem a valódi verseny. A nemzeti vasútpolitika egyfelől megfelelő tőkével támogatja a vasúti szolgáltatásokat, megszorításokat, másfelől bizonyos pénzügyi terheket szab ki, így biztosítva a megfelelő egyensúlyt. A vasút jövedelmezőségét – bizonyos speciális vonalakat, illetve szolgál-

tatásokat kivéve – kizártnak tartják. Állami támogatás biztosítását szükségesnek tartják ahhoz, hogy ezek a vonalak személy-, illetve áruszállítási teljesítményei abszolút értékben is növekedjenek, és nagyobb részesedést vállaljanak a közlekedési munkamegosztásban.

A vasúti személyszállítás terén többnyire a konzervatív nézet a jellemző, ugyanis az alapvető közszükségletek kielégítését elsődleges szolgáltatásnak tekintik; az áruszállítás területén a liberális felfogás uralkodik, amely szerint a szükségletek kielégítését a hatékonyabban működő társaságnak kell ellátnia.

A vasutakat szorító pénzügyi kényszer is – amely a kiadások korlátozásához vezetett – sürgette a vasutak szerkezetátalakítását, megváltoztatta finanszírozási rendszerüket, s egyúttal arra ösztönözte a reformfolyamatok tervezőit, hogy nagyobb hatékonyságot érjenek el, és ennek érdekében a kevésbé fontos közszolgáltatásokat megszüntessék.

Minden országban egyetértenek azzal, hogy a vasutakat a kereskedelmi vállalatokra vonatkozó elvek szerint kell irányítani, és lehetővé kell tenni, hogy tevékenységüket a piaci körülményekhez igazítsák. Eddig azonban csak néhány országban választották szét szigorúan a közszolgálati tevékenységet a többitől.

A kereskedelmi elvek következetes alkalmazása miatt csak az állam által kirótt közszolgálati kötelezettségekért és az állam illetékes hatóságaival megkötött közszolgálati szerződések teljesítésével összhangban járhat támogatás.

A piaci követelmények szerint megbízható és megfelelő színvonalú szolgáltatások biztosítását kell elérni; a vasúti vállalkozások feleljenek meg a jó hírnév, pénzügyi stabilitás és szakmai felkészültség kívánalmainak. A megrendelők és az érintett harmadik felek védelme érdekében a vasúti vállalkozások legyenek kellően biztosítva [10].

A fő célkitűzések közé tartozik továbbá, hogy a vasúti infrastruktúra szétosztásának és a díjak kiszabásának olyan rendszerét kell létrehozni, amely diszkriminációmentes és egységes az egész Európai Unión belül [11].

A tagállamoknak kellő rugalmassággal kell rendelkezniük az infrastruktúra-kapacitás elosztása terén, hogy lehetővé tegyék az infrastruktúra hatékony és szabadon választható felhasználását, ugyanakkor bizonyos elsőbbségi jogokat kell biztosítani a nemzeti vasúttársaságok számára a közszolgáltatások és a specifikus szolgáltatások nyújtására.

El kell érni, hogy az infrastruktúra-fenntartó elszámolásának egyensúlyban tartása érdekében a vasúti infrastruktúrával kapcsolatos kiadások fedezhetők legyenek.



Konfliktus forrása lehet, ha az infrastruktúra-fenntartó egyben a fuvarozási vállalkozó is, továbbá ő felelős a vonatok menetvonalának a meghatározásáért és/vagy az infrastruktúra-díjak beszedéséért.

A fent kifejtett fő irányelvek formalizálása és a szabályok valamennyi európai tagállam részére történő előírása céljából alkották meg 1995-ben a vasúti infrastruktúra kapacitás szétosztásáról és az infrastrukturális díjak kiszabásáról rendelkező határozatokat (18/95, 19/95 sz. EU-irányelv), illetve a vasúti vállalkozás engedélyezését tartalmazó előírásokat.

### A vasutak szerkezeti átalakítása, finanszírozás

A 80'-as évek végére az európai országok számára egyértelművé vált, hogy az egyes országok közötti kapcsolatok egyik legfontosabb elemét, a közlekedést (közlekedési rendszerek üzemeltetését) új, piaci alapokra kell helyezni. Ennek megvalósítása érdekében – többek között – a vasúti közlekedési rendszerek azonos (minden tagállamra egyaránt vonatkozó) alapelvek alapján történő működtetését és fejlesztésének korszerűsítését kezdeményezték [12]. A 91/440-es számú EU-direktíva csak a számvitel szétválasztását követelte meg, de néhány ország – Svédország, Egyesült Királyság – már a tényleges különválasztást (pályavasút, kereskedő vasút) is megvalósította, vagy előkészítő lépéseket tett ez irányban – (Németország).

A számviteli szinten történő szétválasztás mellett az egyes európai országok felülvizsgálták vasútjaik működését, és a hatékonyság fokozása érdekében különböző stratégiákat dolgoztak ki. A különböző szintű és mértékű szervezeti átalakítások egyúttal a kiadások átláthatóságának megerősítését, a vasúti közlekedés tényleges üzemeltetési költségeinek meghatározását, valamint a vasúthálózat piaci értékesíthetőségének felmérését célozzák.

A gazdasági (jelentős piacvesztés és az azzal párosuló termelékenységsökkenés, a vasúttársaságok adósságállományának növekedése, az állami támogatások volumenének reálértékben való csökkenése), politikai (rendszer váltás) és társadalmi viszonyok megváltozása jelentős motivációs szerepet játszott abban, hogy – a versenyképesség fokozását szem előtt tartva – a vasúttársaságoknál belső szervezeti átalakításokat hajtsanak végre.

Az átalakulás különböző fokozatok szerint történik – az egyes vasúttársaságok adottságaitól függően –, de a középpontban mindenütt a költségsökkentés, az EU-normák betartása, az EU-irányelvekben rögzítetteknek való

megfelelés, piacorientáció és a vasúttársaságok privatizációja áll. A vasutak versenypiacba történő integrálása rendkívül nehéz, ugyanis az integrálás előtt hatékonyságukat lényegesen kell javítani. Az előrehaladás érdekében 1991-ben irányelv született a közösségi vasutak fejlesztéséről.

A finanszírozási rendszerhez kapcsolódóan az állam szerepvállalása három területen valósul meg. A szabályozási és felügyeleti funkciók ellátása a projektek végrehajtásában; olyan eszközök rendelkezésre bocsátása, amelyek növelik a projektek jövedelmezőségét és vonzóbbá teszik a magán befektetők számára; kockázatmegosztás a magán szektorral, illetve a koncesszorral.

A vasúti infrastruktúra-irányítás és közlekedési üzemeltetés szétválása, majd a vasúti infrastruktúra fejlesztése az Európai Közösség országaiban az állam feladata. A továbbiakban az angol, német, francia, olasz, svéd és holland vasút átalakulásának elemzése, gyakorlati tapasztalatainak értékelése következik.

#### ➤ Az angol vasút átalakítása

Az angol vasút választotta a legradikálisabb átalakulást:

- pályá- és kereskedő vasút szétválasztása,
- szervezeti átalakítás és létszámleépítés,
- hatékony adósságkezelés,
- franchise rendszerű vasút-üzemeltetés.

Az angol vasút (BR) privatizálását egyrészt a vasút szerkezeti átalakítása, másrészt politikai-gazdasági okok miatt kezdeményezte az állam. A vasúti okok között a piaci részesedés folyamatos csökkenése, a menedzsment változással szemben tanúsított ellenállása, a vasúti beruházások növelésének szükségessége, az áruszállító vállalatok nyomása, a magánszektor lelkes támogatása a személyszállítás privatizációjára, valamint a vasúti infrastruktúra-üzemeltetés üzleti alapokra helyezésére kínáló kedvező alkalom sorolható [13].

A politikai-gazdasági okok között a privatizálás mint sikeres konzervatív politika, ideológiai elkötelezettség az ipari konszernek privatizációjának mintájára (azon felismerés alapján, miszerint a kormány nem a legjobban boldogul ezzel az iparággal), a BR népszerűtlensége, a rossz üzletpolitika miatti felelősségre vonás igénye, valamint a kormány reménye a vasúti ingatlanok és egyéb vagyontárgyak értékesítéséből származó pénz szerzésére a költségvetés számára.

Az infrastruktúra tulajdonosa a Railtrack, amely a vasúti infrastruktúrát vonalanként, illetve hálózatonként bérebe adja egy-egy személy- vagy áruszállító vasúttársaságnak. Ezért egyrészt a személyszállítási (TOC)<sup>3</sup> és



áru fuvarozási vállalatoktól (FOC)<sup>4</sup> pályahasználati/lízingdíjat kap. A vasúti pálya karbantartásáért, javításáért karbantartási és szolgáltatási díjat fizet a pályakarbantartó és -felújító cégek és egyéb szolgáltatók számára. Feladata az országos és helyi személyvonatokat közlekedtető TOC-k és a tehervonatokat működtető FOC-k hálózathoz való hozzáféréseinek biztosítása.

A Railtrack számára az állam teljes mértékben megtéríti a vasúti pálya fenntartási költségeit és bizonyos haszonkulcs alkalmazásával efeletti többlettámogatást is biztosít. A vasúti pálya használata során bekövetkező problémás esetek kezelése (különböző díjak visszatérítési kérdései) a Railtrack, a vasúti pályafenntartó vállalatok, illetve az egyes vasútüzemeltetők közötti szerződések alapján történik [14].

#### ▷ A német vasút gyakorlata

A német vasút (DB) is jelentős szervezeti változtatásokkal és kisebb létszámcsökkentéssel reagált a megváltozott feltételekre. A DB holdingként történő üzemeltetésével biztosít keretet a létrehozandó négy profitcentrum (távolsági és helyi személyszállítás, áru fuvarozás, infrastruktúra) működéséhez. Az infrastruktúra-igazgatóságba egyesítették azokat a szerveket, amelyek a termelési igazgatóságokban és üzemekben fenntartják és igazgatják az infrastruktúrát. A holding felosztását és a négy profitcentrum teljes önállóságának biztosítását a hosszú távú stratégia tartalmazza, azzal a kitételrel, hogy mindegyik létrehozott korlátozott felelősségű részvénytársaságnak nyereségesnek kell lennie. Jelentős összeget költenek a gördülőállomány fejlesztésére is [15].

A német pályahasználati díj-rendszer kidolgozása 1994-ben készült el. Az azóta eltelt időszak pályahasználati díjjal kapcsolatos tapasztalatai a rendszer felülvizsgálatához vezettek.

Az újonnan kidolgozott, két részből álló díjrendszer előnye, hogy jól tükrözi a vasúti infrastruktúra üzemeltetési költség szerkezetét és ugyanakkor aránylag kissé változó pályahasználati díj megállapítását teszi lehetővé. Ezáltal a vasúti reformok azon célkitűzése valósulhat meg, amely a forgalom vasútra terelését célozza meg (mennyiségi kedvezmények bevezetése nélkül) [16].

Azon vasúttársaságok, amelyek hosszú távú szerződést kötnek (InfraCard) a pályavasúttal, árkedvezményt kapnak. Ráadásul a megfelelő vonalakra trassztól\* függően fizetnek (DM/vonatkm). Ezt a változó részt a vonalkapacitás kihasználása, a menetrendi rugalmasság, valamint a felárak és kedvezmények rendszere határozza meg:

\* Trassz = a pálya nyomvonala (Szerk.)

#### ▷ Az olasz vasút átalakítása

A tavaly létrehozott infrastruktúra divíziót követően kerül sor idén az egyes szállítási divíziók megalakítására. A 2000-ben külön vasúttársaságként működő egyes szállítási divíziókkal tárgyalva a szolgáltatás minőségének fejlesztésével és a pályát használók elégedettségének növekedésével valamennyi ipari szereplő vasúti pályára történő belépési szándékával számolni kell. Mellette várható az EU-direktívákban foglaltak megvalósítása és a vasúti szállítási piac liberalizálása. A vasút korábbi struktúrájában az állam a holdingon keresztül nyújtott támogatást az olasz államvasútnak (FS). A költségvetési támogatás felhasználásának átláthatatlansága és a közvetlen felelősségi rendszer kialakítása miatt új szervezeti formára térnek át [17]. Az átszervezést követően az infrastruktúra menedzsernek (IM) nyújtott állami támogatás az infrastruktúra fenntartási költségeket fedezi a közöttük megkötött „programszerződés” szerint. A helyi üzemeltetési egységeknek nyújtott, régióktól kapott, „szolgáltatási szerződésben” rögzített támogatás célja, hogy biztosítsa az egyes régiók által igényelt vasúti szállítási szolgáltatások pénzügyi fedezetét.

Az IM gazdasági célja nem a profitmaximalizálás, hanem „gazdasági egyensúlyi trend” fenntartása. Az IM fő bevételi forrását a pályahasználati díj és az állami támogatás alkotja. A jó minőségű pályán lebonyolított vasúti forgalom üzemeltetési költségeit a teljes pályahasználati díj fedezi. Jelenleg a nem megfelelő technológiai hatékonyság miatt az állam fizeti a pályahasználati díj által nem fedezett fenntartási költségek különbözetét. Ugyanakkor a költségek nagyobb részét a kereskedő vasutak fizetik, de még egyelőre az állami forrásokból származó támogatás segítségével az infrastruktúra menedzseren át.

#### ▷ A svéd vasút gyakorlata

A közlekedési szolgáltatást kínáló a közúti közlekedésben, az önkormányzati, az állami és a magán autóbusz vállalatok, míg a vasúti közlekedésben az államvasút (SJ), illetve a körzeti magánvasutak. A szerződéseket 3–5 évre kötik velük a közlekedési hatóságok. Cél, hogy a helyi és körzeti tömegközlekedésben is piaci verseny alakuljon ki.

A svéd kormány felállított egy vasutakkal foglalkozó szervezetet, amely az ország vasúti fővonalaira szolgáltatásokat vásárol. A svéd vasutak a kormány által meghatározott elvárások, a társadalom által megfogalmazott igények és a nemzetközi gyakorlat alapján folyamatosan alakítja át szervezeti struktúráját. Az átala-



kítástól a racionálisabb működés mellett hatékonyságjavulást és a szállítási piacon megszerzett pozíció javítását várják. A reform célja másrészt, hogy a lakosságnak az ország minden részén kielégítő közlekedési kínálatot tudjanak nyújtani oly módon, hogy az a lehető legnagyobb nemzetgazdasági hasznot hozza [18].

A stratégiai célkitűzések eredményeként a belülről kezdeményezett és egyúttal a kormány által is támogatott vasútüzemi folyamatok és technológiák korszerűsítését, minőségbiztosítását, ellenőrizhetőségét és piaci pozícióba helyezését követően a szállítási piacon a forgalom és részesedés növelését várják.

A vasúti infrastruktúra használatáért fizetett pályahasználati díj egyúttal magában foglalja a környezeti költségek egy részét, valamint a balesetek társadalmi költségét, amelyet a közútihoz hasonlóan számítanak.

### ➤ A holland vasút átalakítása

A holland nemzeti vasúti társaságot (NS) pályavasútra és kereskedő vasútra választották szét, a jövőben a fő vasúti vállalatot holding vállalatként üzemeltetik a különböző tevékenységeket végző leányvállalataival együtt. A középtávú stratégia alapján a kereskedő vasutat tovább kívánják bontani: személyszállító és áruszállító részre, majd később a személyszállítást teljesen privatizálják. Hollandia jellegzetes példája annak, hogy szigorúan különválasztották a vasút közszolgálati tevékenységét a többi tevékenységtől, így csak az állam által kirótt és jól ellenőrizhető közszolgálati kötelezettségeikért és az állam illetékes hatóságaival megkötött közszolgálati szerződések alapján járhat állami támogatás.

Az NS is új szervezeti struktúrát alakított ki. A régi, funkcionális felépítést termékközpontú tagozódás váltotta fel. A kormány az infrastrukturális támogatást a vasúton belül létrehozott kormányügynökségnek juttatja, amely ezt az egyes alvállalkozók között a megfelelően kidolgozott algoritmus alapján hivatott szétosztani.

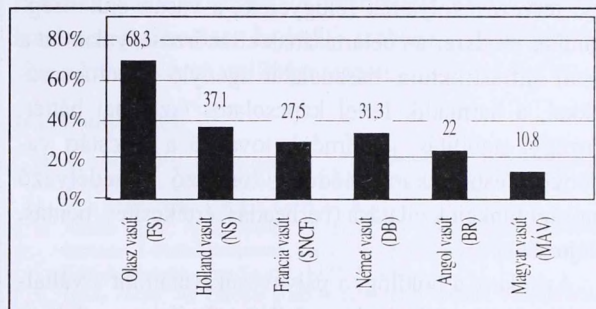
### A magyar vasút szervezettefejlődése az EU-harmonizáció szempontjából

A vasúti személy- és áruszállítás a '90-es évek elején politikai, társadalmi és gazdasági tényezők miatt jelentősen veszített piaci pozíciójából. A tulajdonviszonyok és a gazdasági szerkezetváltás miatt rövid távon a vasút piaci részesedésének csökkenése csak jelentős közösségi ráfordítás eredményeként mérsékelhető. Az 1. ábra jól szemlélteti, hogy az egyes európai országokban a vasút állami támogatása jóval meghaladta a magyarországit [19].

A vasúthálózat pályaaállományán olyan mértékű állagromlás következett be, amelynek felszámolása belátható időn belül csak a nemzetközi fővonalakon lehetséges. Erre nemzetközi pénzüzetek hiteleinek felhasználásával, a vasút számára különböző vámkedvezmények biztosításával nyílik lehetőség [20]. A jelenlegi állami támogatás még a szinttartáshoz is kevés. Amennyiben a

1. ábra

Az állami támogatás részaránya (1996. évi adatok) a bevételekből néhány európai vasútnál



támogatás rendszerében nem történik lényeges változás, akkor csak szemléltetői lehetünk a XXI. század nagy sebességű, európai vasúti közlekedésének.

A 440/91 számú EU-direktívában foglalt előírások egyikét sem sikerült maradéktalanul teljesíteni. A pályas és kereskedő vasút külön jogi egységekre való szétválasztása, a haszon és veszteségszámlák elkülönítésén túli, külön-külön mérleg készítése biztosíthatja csak a megfelelő pénzügyi átláthatóságot. A vasúti adósság további csökkentése is szükséges, hiszen a biztos vállalatvezetés csak ezáltal képzelhető el [21]. A pályahasználati díj meghatározására és a vasúti infrastruktúra kapacitás diszkriminációmentes elosztására is megfelelő algoritmust kell kidolgozni. A vasútvállalat humánerőforrás-gazdálkodási rendszerének felülvizsgálata (iskolázott, adaptív munkaerő) szükséges, annak érdekében, hogy a piaci versenybe eredményesen tudjon bekapcsolódni a vasútüzemeltető társaság. Az egyes EU-irányelvek átvétele és alkalmazása a társult országoknak nem kötelező, de mivel hazánk az Európai Unióba kíván integrálódni, így az ebben foglaltak (jogi, szervezeti átalakítások) betartása nem lehet kérdéses [22].

Az egyes irányelvek és normák betartása, az átlátható gazdálkodási rendszer iránti fokozódó igény, valamint a hatékonysági követelmények elkerülhetetlenné tették a MÁV Rt. szerkezeti átalakítását is.

Egy lehetséges modell szerint a KHVM mint tulajdonos/alapító felügyelete alá tartozó MÁV Rt. Holding felállítását és működtetését az alábbiak jellemzik. A



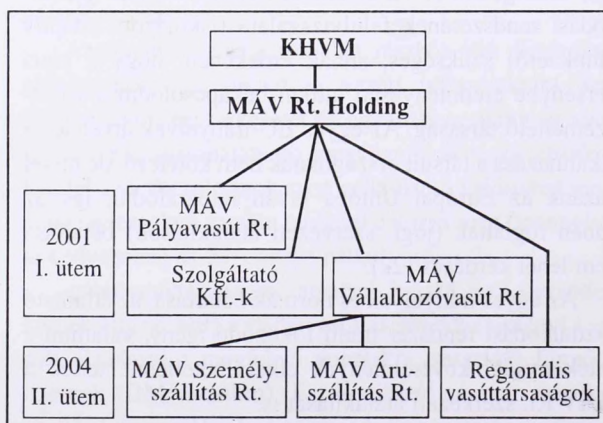
szervezetfejlesztés első lépéseként tervezett holding feladatai: a közlekedéspolitikában megfogalmazott vasúti infrastruktúra, a gördülőállomány, a kombinált szállítás, valamint a vállalkozó vasút üzemeltetésére és fejlesztésére vonatkozó stratégiai célkitűzések megvalósításának koordinálása és ellenőrzése. Rajta keresztül bonyolítódik le a MÁV Rt. számviteli szinten történő tényleges szétválasztási folyamatának lezárása, a közös vasúti költségek (jóléti, szociális) keretének meghatározása, felhasználásának ellenőrzése. Emellett a pályavasút pénzügyi tervezési folyamat felügyelete, a vasúti önköltség-számítás módszertan betartásának ellenőrzése, valamint a vasúti infrastruktúra használatát igénylő vasúttársaságokkal, a harmadik féllel kapcsolatos (szakmai háttér, pénzügyi stabilitás, jó hírnév), továbbá a kincstári vagyongazdálkodáshoz kapcsolódó különböző engedélyező hatósági funkciók ellátása (bérbeadás, értékesítés, bontás, selejtezés).

Az állam, a holding, a pályavasút, valamint a vállalkozó vasút kapcsolatának modelljét a 2. ábra szemlélteti. A modell szerint a vasúti pálya működtetését felügyelő holding megrendeli a vasúti pályák által nyújtott szolgáltatási színvonalat (műszaki, kiépítési paraméterek, amely adott mennyiségű és minőségű személy- és áruszállítási teljesítmény levezetésére alkalmas), és biztosítja az ehhez szükséges pénzösszeget is.

A vállalkozó vasutak felé meghatározza a közszolgáltatási szint teljesítéséhez szükséges teljesítményszinteket – elvárásokat –, s azok minőségi jellemzőit éves

2. ábra

Az alapító/tulajdonos, holding,  
pálya- és vállalkozó vasút kapcsolata



színt. A korszerű controlling elvek és módszerek alapján megvalósított gazdálkodásirányítási rendszerek

alkalmasak az üzleti alapon működő vasútvállalatok gazdálkodásának optimalizálására [23].

A holding szerződést köt a pályahasználati díj konkrét összegére a vasúti infrastruktúra használatáért.

A holding által meghatározott szolgáltatások nyújtásáért – termelési ártámogatás vagy fogyasztói árkiegészítés formájában – a normális üzemeltetéshez támogatást adhat. A MÁV Rt.-t képviseli a hazai és külföldi szakmai és politikai testületekben, bizottságokban.

A pályavasút bevételei közé tartozik a holdingtól kapott költségtérítés (vasúti pálya fenntartására, baleseti károk helyreállítási költségei) és egyéb bevételek (pl. iparvágány karbantartás, fénykábel bérbeadása).

A szolgáltató kft-k közé az oktatás, továbbképzés, az informatika, a pénzügy, a könyvvitel, a vasútbiztonság, az áruvédelem, a szociális és a jóléti intézmények tartoznak.

A pályahasználati díj meghatározásához szükséges a pályahasználati díj és a pályaráfordítási igény fogalmának definiálása.

A pályavasúti ráfordítási igény tartalmazza a pályakarbantartás -javítás, felsővezeték költségeket, a pálya értékcsökkenési leírását, a pályagazgatás és forgalomirányítás költségeit, az elmúlt időszakban elmaradt szintentartó karbantartási és fejlesztési költségeket, továbbá az el nem számolt értékcsökkenési leírást, valamint a számszerűsíthető externális költségeket.

A pályavasúti ráfordítási igény csak közvetetten függ a vállalkozó vasút teljesítményétől és eredményességi mutatóitól, hiszen a vasúti pálya biztonságos üzemeltetéséhez ezen költségek fedezése elengedhetetlen. Ezt a költséget az államnak kell finanszíroznia.

A pályahasználati díj a vasúti pályát használó által az államnak mint tulajdonosnak fizetendő a vasúti pálya használatáért járó díjazás, amelyet havonta a tényleges teljesítmény függvényében, a teljesítési szerződésben rögzítetteknek megfelelően a vállalkozó vasút fizet.

A pályahasználati díj a vasúti pályainfrastruktúra általános értelemben vett minőségét kifejező mutatószám, amelynek értéke – a költségvetési támogatás értékének változása esetén – megmutatja, hogyan változik a vasúti pálya által biztosított szolgáltatási színvonal. Közvetlen visszacsatolás arra vonatkozóan, hogy a költségvetési támogatás növekedése/csökkenése hogyan befolyásolja a vasúti közlekedés színvonalát. Többek között iránymutatás arra vonatkozóan is, hogy a közlekedéspolitikában meghatározott minőségi szint milyen költségek biztosításával állítható elő vagy tartható fenn.

A pályahasználati díjat úgy kell meghatározni, hogy az az európai vasutak vasúti infrastruktúrája által nyújtott



szolgáltatási színvonalhoz illeszkedve egyrészt tükrözze a jelenlegi vasúti infrastruktúra helyzetét, másrészt tájékoztassa a hazai és külföldi állami/magán vasúttársaságokat – az EU direktívák szellemiségét szem előtt tartva – a vasúti infrastruktúra használatáért (vonal, vonalszakasz, hálózat stb.) fizetendő piaci árról.

Magyarország csak a megfelelő szintű út- és vasúthálózat kiépítésével és üzemeltetésével csatlakozhat az EU-hoz; a kiépített jó minőségű infrastruktúra egyúttal nagymértékben serkenti a külföldi tőke beáramlását, további gazdaságélénkítő, munkahelyteremtő és egyéb funkciója révén az országon belüli és országok közötti mobilitást, munkaerő-áramlást és más országos szintű feladatok lebonyolításának műszaki-technikai hátterét teremti meg.

Ugyanakkor arra is fel kell készülni, hogy a magyar vasúthálózaton a jövőben nemcsak a magyar vasúttársaságok közlekedtethetnek vonatokat és a diszkriminációmentes hozzáférés biztosítása miatt az „újonnan belépő” üzemeltetők számára piaci szabályokon alapuló rendszert kell kidolgozni.

A pályavasúti ráfordítás összegének meghatározásával és a pályavasút részére történő rendelkezésre bocsátással (konkrétan meghatározott feladatok [karbantartás, javítás, fejlesztés] ellátása) az állam vagy az általa megbízott holding egyúttal meghatározza azt is, hogy éves szinten milyen színvonalú, infrastruktúrához kapcsolódó szolgáltatást vár el. Ezt természetesen befolyásolják az infrastruktúra mint eszköz segítségével lebonyolítani kívánt országos közlekedési (utazási) igények és a későbbi funkciók betölthetőségének műszaki paraméterei.

\*\*\*

A környezetkímélőbb, kisebb terület-felhasználással járó és egyúttal energiatakarékosabb közlekedési módokat különböző eszközökkel támogatni kell. Az egyes országok a vasúti áruszállítás versenyképességének emelését egyrészt a közúti közlekedés externális költségeinek internalizálásával kívánják elérni, másrészt a szállítási piac liberalizálását és a vasutak szervezeti átalakítását valószínűsítik meg [24]. A vasútprivatizáció előnyös a társadalom számára, hiszen ezáltal az állami szerep világosabb definiálására, az adófizetők pénzének hatékonyabb felhasználására, a vasutak gazdasági potenciáljának meghatározására és a piac által diktált vasúti beruházások megvalósítására nyílik lehetőség.

A közlekedési infrastruktúra kiépítéséhez és működtetéséhez a rendelkezésre álló közösségi pénzalapok korlátozottan állnak rendelkezésre, ezért a közlekedési szektornak a közlekedési infrastruktúra használói számára út/pályahasználati díj megállapításával pótlólagos forrá-

sokat kell teremtenie, ugyanakkor az állami szerepvállalás mértékét az újfajta finanszírozási rendszerre történő átállási időszakban sem szabad csökkenteni.

Az infrastruktúrát igénybe vevő vállalkozásnak – diszkriminációmentesen megállapított – út/pályahasználati díjat kell fizetni; az állam ne vállaljon át minden infrastruktúrával kapcsolatos költséget, hiszen ez az egyes közlekedési módok közötti egyenlőtlen versenyhelyzet kialakulásához vezethet.

A folyamatok leglényegesebb eleme a társadalom számára valóban átlátható, racionális költséggazdálkodás megteremtése, és kellő szabályozottság kialakítása a közúti-vasúti szállítási piacon.

### Irodalomjegyzék

- [ 1 ] A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének és működtetésének nemzetközi tapasztalatai. BME Közlekedés-gazdasági Tanszék 1996, Bp. (Témavezető: Tánczos Lászlóné dr.)
- [ 2 ] Farkas Gyula: A közlekedési infrastruktúra fejlesztésének és működtetésének korszerű módszerei, különös tekintettel a vasúti közlekedésre. Közlekedéstudományi Szemle, 1999. 2. szám
- [ 3 ] Lovas József: Az Európai Unió és az európai vasutak. Közlekedéstudományi Szemle, 1999. 4. szám
- [ 4 ] Európai Egyezmény a nagy nemzetközi vasúti vonalakról (AGC). 1985
- [ 5 ] Európai Megállapodás a fontos nemzetközi kombinált fuvarozási vonalakról és ezek létesítményeiről (AGTC). 1991. február 1.
- [ 6 ] Hegedűs Gyula: Közlekedésgazdaság, közlekedéspolitikai. Novadat, 1995
- [ 7 ] Helsinki Konferencia Nyilatkozata egy egész Európát átfogó közlekedéspolitikára. Helsinki, 1997. június 23-25.
- [ 8 ] A 91/440 (EGK) számú irányelv – a közösségi vasutak fejlesztéséről. 1991
- [ 9 ] Németh Balázs: Folyamatjavítás és változásmenedzsment. Vezetéstudomány, 1999. 7-8. szám
- [ 10 ] A 95/18/EC számú irányelv – a vasúti vállalkozások engedélyezéséről. 1995
- [ 11 ] A 95/19/EC számú irányelv – a vasúti infrastruktúra-kapacitás szétosztásáról és az infrastruktúra-díjak kiszabásáról. 1995
- [ 12 ] Carl Henrik Lundström: User Charges for Railway Infrastructure Some Policy Proposals. Seminar, 1999 July
- [ 13 ] Peter Koning: The Impact of Access Charging in the UK. Seminar, 1999 July
- [ 14 ] Ian Hodgson: Railway Infrastructure Charges and the Commission Proposal 98 (480). Seminar, 1999 July
- [ 15 ] Dr. Ritoók Pál: A vasúti pálya igénybevételének szakmai feltételei és a pályahasználati díj számításának módszere. Kutatási részjelentés, 1996 november
- [ 16 ] Rolf Tuchhardt: The New Infrastructure Charging System (Trassenpreiss-system '98). 1999. 01. 05.
- [ 17 ] Charging fee structure in Italy. Seminar, 1999 July
- [ 18 ] Gunnar W. Gustafsson: Shaping the Railway of the 21<sup>st</sup> Century. Seminar, 1999 July
- [ 19 ] Orosz Károly: A sebesség és környezetvédelem összefüggései a fejlett országok vasútjai példáján. Közlekedéstudományi Szemle, 1999. 5. szám
- [ 20 ] KHVM közlemény a magyar közlekedéspolitikáról és a megvalósításhoz szükséges legfontosabb feladatokról szóló 68/1996. (VII. 9.) OGY határozat 3. pontjában foglaltak végrehajtása érdekében kidolgozott intézkedési programról. Közl. Hírközlési és Vízügyi Értesítő 1997/20. szám
- [ 21 ] Dr. Rixer Attila: Hazánk EU-csatlakozásából eredő kötelezettségek és intézkedések a magyar vasutak számára. Közlekedéstudományi Szemle, 1999. 6. szám
- [ 22 ] Dr. Szabó György: Miként áll az EU vasúti előírásainak teljesítése. Közlekedéstudományi Szemle, 1999. 10. szám
- [ 23 ] Bokor Zoltán: A piacorientáció eszközei a vasúti közlekedésben. A controlling gazdálkodási rendszer, Vezetéstudomány, 1998. 6. szám
- [ 24 ] Dr. Rixer Attila–Dr. Suhai Ferenc–Dr. Tóth Lajos: A magyar vasutak szállítási piaci szerepének és versenyszerkezetének EU-konform javítási alapmodelljei. Közlekedéstudományi Szemle, 1999. 9. szám